

Parc de la Zone ferroviaire

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation
publique concernant l'avenir de la Zone ferroviaire
au centre-ville de Chicoutimi

Le 23 mai 2019

Table des matières

1. Présentation du Conseil de district no. 8.....	1
2. Présentation générale de la proposition	3
3. Présentation détaillée de la proposition	4
3.1. Contexte spatial et territorial.....	4
3.1.1. Ouverture des perspectives	4
3.1.2. Créer un îlot de fraîcheur et de protection	4
3.1.3. Lien entre les principaux pôles du centre-ville.....	5
3.1.4. Stationnement.....	6
3.1.5. Cœur du réseau écosystémique urbain	6
3.1.6. Aménagement durable	7
3.2. Contexte social et politique.....	8
3.2.1. Créer un îlot de fraîcheur et de beauté.....	8
3.2.2. Services	8
3.2.3. Éducation et mise en valeur du patrimoine	9
3.2.4. Cohabitation des « usagers de la route »	9
3.2.5. Logement et accès à la propriété.....	9
3.2.6. Les « marginaux ».....	10
3.2.7. Sécurité publique	10

3.3. Contexte économique et financier	11
3.3.1. <i>Revitalisation de la rue du Havre</i>	11
3.3.2. <i>Aréna</i>	11
3.3.3. <i>Salle de spectacle</i>	11
3.3.4. <i>Marché public, marché de Noël et rassemblements</i>	12
3.3.5. <i>Complémentarité et non concurrence</i>	12
3.3.6. « <i>Récolter ce que l'on sème</i> »	12
3.3.7. <i>Subventions potentielles</i>	13
3.3.8. <i>Budget</i>	13
4. Conclusion	14
Annexe A <u>C</u>oncept d'aménagement du parc de la Zone ferroviaire.....	15
Annexe B <u>P</u>roposition schématique du parc de la Zone ferroviaire	17
Annexe C <u>C</u>lassement de la proposition de parc de la Zone ferroviaire.....	19
Annexe D Subventions potentielles – verdissement et boisés urbains.....	20

1. Présentation du Conseil de district no. 8

La création du Conseil de district no. 8 (centre-ville de Chicoutimi) a été favorisée en 2013 par le conseiller municipal de ce district, Monsieur Simon-Olivier Côté. Dans la foulée de son élection, M. Côté a souhaité rendre aux citoyens qu'il représente une meilleure emprise sur les enjeux les concernant en les intégrant aux processus décisionnels. L'appel populaire a porté ses fruits : depuis sa création, le Conseil de district 8 regroupe en moyenne une trentaine de citoyens résidents de tous âges qui, en collégialité et en collaboration avec M. Côté, s'attardent à l'amélioration de la qualité de vie et la sécurité des habitants du centre-ville, tout en prenant le soin de demeurer apolitique.

Entre autres réalisations desquelles le Conseil de district 8 a permis de mener à bien notons : l'aménagement d'infrastructures piétonnières plus sécuritaires en plus de 12 endroits prioritaires, la mise sur pied d'une pépinière permettant de distribuer gratuitement des arbres et arbustes aux résidents et propriétaires du centre-ville, la végétalisation et l'embellissement de plusieurs emprises municipales dégradées, les revitalisation et réaménagement du parc Jean-Béliveau ainsi que l'aménagement de la Traverse du coteau (Prix des projets novateurs en urbanisme 2018 de l'ordre des urbanistes du Québec).

En tout temps, le Conseil de district 8 fonde ses recommandations et ses réflexions sur les critères du développement durable et de l'urbanisme durable. Ainsi, la proposition que nous soumettons par la présente tient donc compte à la fois des trois sphères contextuelles (social et politique, spatial et territorial, économique et financier), tel que schématisé à la figure 1.

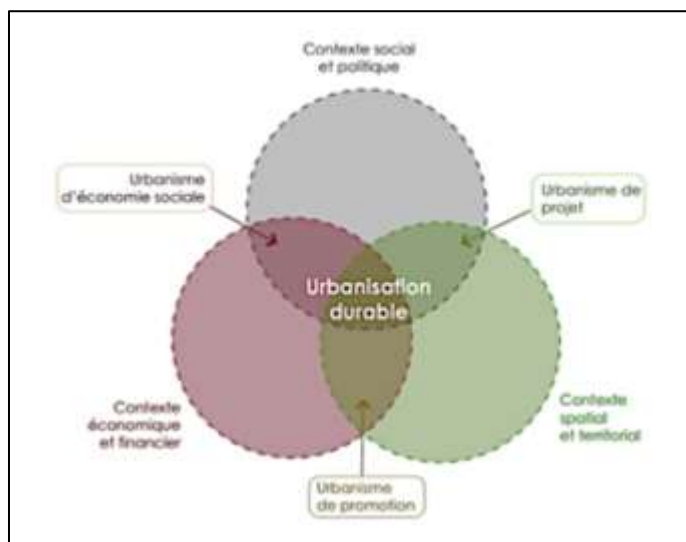


Figure 1. Schématisation du principe d'urbanisme durable¹

¹ Tiré de : Reynaud, M. et Wolfe, P. 2009. Design urbain: approches théoriques - Approches historique et conceptuelle. Villes et immobilier Vol. 1. Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier. Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. p.43.

Le comité « Zone ferroviaire » du district numéro 8

Le comité « Zone ferroviaire » du district numéro 8 a été formé dans la foulée de la consultation publique sur l'avenir de la Zone ferroviaire du centre-ville de Chicoutimi et est composée de :

Simon Coutu

Sébastien Cloutier

Rémy Dallaire

Jérôme Duchesne

François Duperré

Claire Fortin

Martin Simard

Claude Tremblay

Lynda Youde

Merci à tous nos concitoyens participants, de près ou de loin, au Conseil de district depuis six ans, d'avoir énoncé vos idées, besoins et préoccupations. Nous avons tenté, au mieux, d'inclure vos voix à cet exercice.

2. Présentation générale de la proposition

Le Conseil de district 8 propose, au nom de ses participants, de la population résidente du centre-ville, des citoyens de l'arrondissement Chicoutimi et des citoyens de la Ville de Saguenay, l'aménagement d'un grand parc sur l'ancienne zone ferroviaire. Le concept d'aménagement du Parc ainsi qu'un croquis présentant une proposition visuelle d'une forme que pourrait prendre un tel aménagement sont présentés, respectivement, aux annexes A et B.

La proposition d'aménagement du Parc a été conçue pour répondre à l'ensemble des besoins et craintes exprimée par la population lors de la consultation du printemps 2019. Le classement de la proposition de Parc selon ces critères est présenté à l'annexe C.

En tenant compte des volontés populaires, le Parc que nous proposons s'inscrit dans une vision de développement à long terme, il consiste en une réelle proposition de projet de société. Nous souhaitons entamer, pour nos concitoyens actuels et futurs, une évolution de notre Centre-Ville à partir de ce qu'il est maintenant. Nous ne voulons pas rayer de nos souvenirs et du paysage le passé, mais plutôt assumer ce qui se trouve devant nous comme étant une part de notre patrimoine. Patrimoine que nous entendons façonner de notre mieux pour que ceux qui nous succéderont puissent être fiers de notre legs.

Nous souhaitons que notre Parc demeure un espace public, qu'il ait une vocation éducative où seraient représentés -certains habitats forestiers de la région ainsi que l'histoire de notre Ville.

Nous souhaitons que notre Parc soit accessible et sécuritaire en tout temps pour les familles, les personnes âgées, les gens d'affaires, les « amoureux qui se bécotent sur les bancs publics » et tous les résidents, citoyens de la Ville ou touristes de passage ayant soif d'un bol d'air et de quiétude à proximité des services du centre-ville.

Nous souhaitons que les quelques constructions qui y seront disposées soient discrètes, légères et élégantes tout en rappelant le passé ferroviaire et l'industrie lourde qu'accueillit jadis le site.

Nous souhaitons que notre Parc brise les barrières physiques et psychologiques qui existent encore entre le cœur économique de Chicoutimi, ses espaces verts disséminés et les âmes qui s'y croisent.

Nous souhaitons que l'aménagement du Parc puisse enfin marquer l'entrée de Chicoutimi et de la Ville de Saguenay dans le 21^e siècle. Par un urbanisme intelligent, écologique, économique et à échelle humaine.

N'attendons pas une prochaine opportunité : il n'y en aura probablement jamais!

3. Présentation détaillée de la proposition

La proposition de Parc tient compte à la fois des trois sphères contextuelles de l'urbanisme durable. Les détails de ces trois aspects (social et politique, spatial et territorial, économique et financier) sont élaborés aux points suivants.

3.1. Contexte spatial et territorial

Le document « Les rôles de l'arbre en ville »², du Centre collégial de transfert de technologie en foresterie de Sainte-Foy résume ainsi les avantages écologiques de la présence d'un boisé au cœur d'une ville : 1) Air : purification de l'air par absorption des gaz polluants et filtration des aérosols et particules fines; 2) Température : en été : diminution de la température ambiante, réduction des épisodes de smog et meilleure ventilation de la ville; 3) Sol et eau : protection et amélioration de la structure du sol, régulation du niveau d'eau dans le sol, réduction du risque d'inondation, ménagement du réseau d'égout pluvial et préservation de la qualité de l'eau; 4) Maintien de la biodiversité : abris, nourriture et milieu de reproduction pour plusieurs espèces.

À cela, ajoutons l'importance des aspects paysagers, architectural et de l'utilisation de l'espace aux fins pratiques.

3.1.1. Ouverture des perspectives

La démolition de l'autogare permettra, depuis la rue Salaberry, d'obtenir un panorama de l'ensemble de la rue du Havre, du Parc, du Vieux-Port et de Chicoutimi-Nord. Les constructions sises sur la rue Racine bénéficieront elles aussi d'une vue imprenable sur l'ensemble du territoire, le soleil du couchant et la rivière.

3.1.2. Créer un îlot de fraîcheur et de protection

Le centre-ville, dans sa configuration actuelle, présente le plus important îlot de chaleur de toute la région (figure 2). La création d'un îlot de fraîcheur à cet endroit ne sera pas seulement agréable pour les gens fréquentant le centre-ville, il permettra aux résidents et institutions de diminuer les coûts de la climatisation estivale, réduisant d'autant leurs dépenses en énergie. De plus, la canopée permettra de filtrer l'air en retenant les poussières, formera une haie brise-vent naturelle pour le centre-ville et insonorisera des bruits de circulation automobile (notamment le pont Dubuc) et des événements en plein-air se déroulant sur le Vieux-Port.

² Lessard, G. et Boulfroy, E. 2008. Les rôles de l'arbre en ville. Centre collégial de transfert de technologie en foresterie de Sainte-Foy (CERFO). Québec, 21 p.

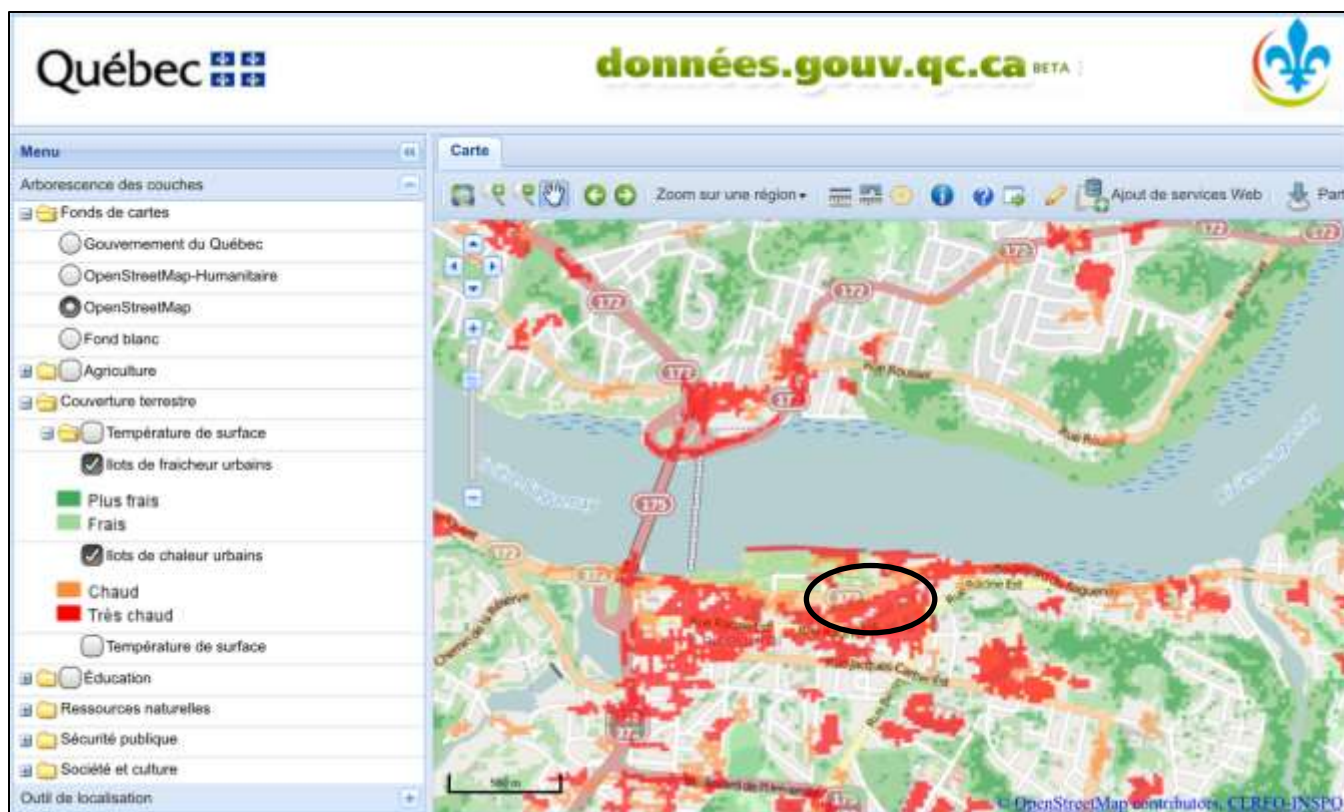


Figure 2. Carte des îlots de chaleur du centre-ville de Chicoutimi (zone ferroviaire encerclée).³

3.1.3. Lien entre les principaux pôles du centre-ville

Nous souhaitons favoriser les déplacements entre les principaux pôles du centre-ville (Vieux-Port, Rue Racine, Traverse du coteau, Place des citoyens, etc.) le plus simplement qui soit, i.e. par des moyens actifs. Pour faciliter les déplacements entre ces pôles, nous prévoyons, en toutes parts, l'élargissement des trottoirs à un standard de 3,6 mètres (12 pieds). Douze (12) passages piétonniers seront aménagés le long du boulevard Saguenay, entre la rue Sainte-Anne et la Marina de Chicoutimi, permettant de relier le Vieux-Port au futur Parc et au centre-ville. Un corridor piétonnier, boisé, sera nécessaire à la jonction entre la rue du Havre à la Traverse du coteau. Une piste cyclable, permettant de traverser le secteur et de joindre le centre-ville, sera aménagée. Les intersections et les passages piétonniers seront surélevés. Nous suggérons l'installation d'un ascenseur public entre la rue du Havre et la rue Racine, à l'endroit de l'actuelle passerelle (restaurant La cuisine) reliant l'autogare du Havre à la rue Racine. Un système de tapis-roulant couvert (pour demeurer fonctionnel en hiver) pourrait aussi être envisagé sur Racine, en face du Manoir Champlain, pour faciliter l'accès à la rue du Havre et au Parc par les personnes à mobilité réduite.

³ Source: Données Québec 2015

3.1.4. Stationnement

Nous proposons que l'autogare soit démolie. Pourtant le nombre d'espaces de stationnement que nous proposons permet d'augmenter la capacité du secteur par rapport à la configuration actuelle. De la sorte, nous proposons la création d'environ 850 cases de stationnement :

- aménagement de 99 espaces sur l'emplacement actuel des halles, appelées à être démolies (s'ajoute aux 120 places actuelles);
- conservation de 23 espaces actuellement aménagés en face de l'édifice Cégertec;
- aménagement de 95 espaces à l'extrémité Est du Parc, près de l'actuel stationnement de la Piazzetta (60 places actuelles);
- aménagement de 60 espaces, en parallèle, de Racine à Salaberry sur la rue du Havre maintenant sens unique en direction Est (vitesse maximale : 15 km/h);
- aménagement de 600 espaces, en parallèle, de Sainte-Anne à Salaberry, de part et d'autres des uniques voies de circulation (une dans chaque direction) maintenues sur le boulevard Saguenay (vitesse maximale : 30 km/h);

Enfin, de toute urgence, il faut que la Ville contraigne l'actuel propriétaire de l'autogare de la rue Hôtel-Dieu de procéder à sa remise en état. S'y trouvent 150 cases de stationnement inutilisables depuis plusieurs années, ce qui ajoute énormément de pression et d'achalandage de toutes les autres aires de stationnement du centre-ville. En ajoutant cet autogare, rénové, à notre proposition, nous cumulons dans le secteur 1 000 espaces de stationnement; le tout, pratiquement à coût nul!

Toutes les aires de stationnement aménagées devront comprendre des bornes de recharge pour véhicules électriques en nombre suffisant et en prévoyant leurs futures multiplications. De plus, les stationnements devront être aménagés de manière exemplaire, i.e. en limitant les effets d'îlots de chaleur, en réduisant les corridors de vents et en favorisant la temporisation des crues. De tel aménagement existent déjà et ont prouvé leur efficacité, la figure 3 en offre un exemple.

Certaines aires de stationnement (anciennes halles ou près de Piazzetta) pourront, lorsque les habitudes d'auto-solo diminueront dans le futur, être réaménagées en gare de tramway ou de train interurbain.

3.1.5. Cœur du réseau écosystémique urbain

Les travaux d'envergure internationale du chercheur québécois Andrew Gonzales démontrent l'importance de relier les écosystèmes forestiers urbains pour l'équilibre écologique d'une région.⁴ Le Parc permettra, à terme, d'effectuer le lien entre le Vieux-Port, la Traverse du coteau, le parc du Bassin, les terrains du Musée régional de la Pulperie de Chicoutimi, les Sentiers de la Rivière-aux-Rats-musqués, le parc Jean-Béliveau et le parc Rosaire-Gauthier. Ce corridor écosystémique, éventuellement

⁴ Tisseyre, C., Vu Van, B.A., Lévesque, Y., Richard, J. Biscotti, L., Société Radio-Canada. 2018. Émission Découverte. Document audiovisuel numérique (09 min. 33 sec.) <https://ici.tou.tv/decouverte/S30E14>

prolongé jusqu'au parc de la Rivière-du-Moulin, permettra, un jour, à notre Ville de se déclarer Ville verte ou Ville durable et rejoindre les prestigieux palmarès internationaux tels que dressés par les plus grandes agences de voyage ainsi que des centres de recherche, tels le MIT Senseable City Lab⁵. Figurer au sommet de ces listes fournirait un argument notable aux promoteurs souhaitant attirer touristes et professionnels à Chicoutimi.



Figure 3. Exemple d'aménagement d'un boulevard et d'un stationnement temporisant les crues et évitant la formation d'îlot de chaleur.⁶

3.1.6. Aménagement durable

Le Parc, uniquement constitué d'espèces indigènes et vivaces, permettra de marier son rôle écologique à celui, économique, du peu d'entretien que nécessitent ces essences. De plus, en cas d'inondations ou de montées des eaux, cet espace boisé ne nécessitera pas de réfection ou de travaux coûteux associés aux constructions immobilières. Enfin, l'ensemble du parc pourrait intégrer une infrastructure de bassin de rétention des crues et de filtration du système d'égout pluvial correspondant au bassin versant du centre-ville.

⁵ <http://senseable.mit.edu/treepedia>

⁶ <http://www.gpvvauxenvelin.org/Galerie-Photo/Vercheres>

3.2. Contexte social et politique

Une récente revue de la littérature réalisée par l'Institut national de santé publique du Québec⁷ a démontré que les espaces verts urbains peuvent avoir de nombreux bienfaits importants. Sur le plan de la santé physique et mentale, l'accroissement de l'activité physique, la réduction de la mortalité et de certaines maladies et symptômes, l'amélioration de la perception de la santé physique et mentale, la réduction du stress, de l'anxiété et des symptômes dépressifs de même que la création d'un sentiment de bien-être sont au nombre des bienfaits observés. Les espaces verts produisent également des effets indirects pouvant avoir un impact sur la santé de la population. En effet, les espaces verts semblent favoriser la cohésion sociale et diminuer la criminalité [...]. Outre leur disponibilité et leur accessibilité (à moins de 300 mètres des habitations), les espaces verts possèdent diverses caractéristiques pouvant maximiser leurs retombées sur la santé. L'entretien et l'aspect sécuritaire des lieux influenceraient notamment leur fréquentation.

3.2.1. Créer un îlot de fraîcheur et de beauté

En été, il n'existe présentement aucun endroit au centre-ville où se poser, flâner, se rassembler et profiter d'une belle journée à l'ombre de grands arbres. Pour ce faire, les résidents du centre-ville doivent emprunter un moyen de transport et se rendre au parc de la Rivière-du-Moulin! Le parc du Vieux-Port, en plus d'avoir son accès actuellement coupé par le boulevard Saguenay, se situe trop loin des lieux d'habitation (plus de 300 mètres) et ne remplit pas ce rôle car il est à vocation ludique (jeux d'eau, espaces gazonnés pour le jeu, événements, etc. Et c'est très bien ainsi puisque le Parc que nous proposons en est un de détente et de calme, donc complémentaire. Cela n'empêcherait pas d'y prévoir du patinage sur les sentiers en forêt ainsi que la proximité de la piste cyclable (transformée en départ d'un réseau de ski de fond en hiver), mais le Parc sera avant tout un oasis de calme et de douceur au cœur de la Ville.

3.2.2. Services

Près de l'entrée du Parc à l'intersection des rues du Havre et Racine, tout près des bureaux de Promotions Saguenay, un bloc sanitaire accessible en tout temps serait érigé. Ainsi, il ne servirait pas qu'aux usagers du Parc mais aussi aux promeneurs de la Traverse du coteau et aux gens qui arpentent la rue Racine. En hiver, un espace chauffé permettrait d'aller y enfiler nos patins et y préparer nos skis de fond.

⁷ Beaudoin, M. et Levasseur, M.-E. 2017. Verdir les villes pour la santé de la population - Revue de la littérature. Institut national de santé publique du Québec, Direction de la santé environnementale et de la toxicologie, Québec, p. 39

3.2.3. Éducation et mise en valeur du patrimoine

Tel que cité plus haut, le Parc pourrait présenter certains des plus beaux habitats forestiers indigènes de la région. Cela constituerait une des ballades thématiques d'auto interprétation qui serait offertes. Les massifs forestiers pourraient aussi constituer des objets de sensibilisation sur l'écoforesterie urbaine, les zones de rusticité et le contexte de d'évolution climatique, permettant l'établissement d'essences de zone 4a. Un autre volet interprétatif à développer serait l'histoire du site : marais - littoral, industrialisation, gare de triage ferroviaire, période de la friche urbaine (stationnement) et ère moderne. Une interprétation des principes d'aménagement du Parc et de son rôle écosystémique serait aussi pertinente. Enfin, la thématique-vedette serait certainement celle du chemin de fer et de son rôle dans l'histoire de Chicoutimi et de la région. Dans cette veine, un circuit pourrait être élaboré entre le Parc et le Musée régional de la Pulperie via la Traverse du coteau. Les différents circuits d'interprétation, qu'ils soient déployés de manière physique ou numérique (application de réalité augmentée inspirée de Chek8timi et du Poste de traite) seraient accessibles en tout temps et à toute la population. En plus de la version originale française, il serait de mise que les informations soient traduites en langue Innu et, pour les médias physiques (panneaux d'interprétation), aussi en braille.

3.2.4. Cohabitation des « usagers de la route »

Outre les aménagements énumérés plus haut, afin de favoriser la fluidité et une conduite attentive, des carrefours giratoires seront aménagés aux carrefours du boulevard Saguenay et des rues Sainte-Anne, Morin, Hôtel-de-Ville, Lafontaine et Salaberry. Les voies de circulation de cette portion du boulevard Saguenay seront réduites à une dans chaque direction, toujours séparées par l'actuel terre-plein. La vitesse de circulation y sera limitée à 30 km/h afin de laisser la priorité aux piétons en transit et aux automobilistes se stationnant de part et d'autre des voies.

L'aménagement de la rue du Havre sera de type « rue dénudée » du côté du Parc (ex. : intersection Racine et Hôtel-de-Ville, devant la Place des citoyens) afin de favoriser l'aisance de circulation pour les piétons et personnes à mobilité réduite. Des bollards assurant la sécurité des marcheurs sont à prévoir en marge de la chaussée. Le côté des commerces sera aménagé selon une configuration de trottoir conventionnelle afin de préserver une marge entre les terrasses, boutiques et les stationnements en parallèle.

3.2.5. Logement et accès à la propriété

Plutôt que de construire des unités sur place (frais de décontaminations élevés), nous préconisons l'« évolution naturelle » du marché immobilier actuel, qui se bonifiera au gré de l'affluence de professionnels et de jeunes familles au centre-ville. Entre temps, nous demandons à la Ville le maintien et la promotion des différents programmes d'aide à la rénovation résidentielle et commerciale afin que les propriétaires puissent participer activement à l'effort d'embellissement du centre-ville.

3.2.6. Les « marginaux »

Présentement, la rue du Havre, avec ses conteneurs, amoncellements en arrière-boutiques et les coins sombres créés par les racoins de l'autogare n'en font guère un endroit séduisant. Pire, il s'agit d'une rue que plusieurs considèrent « à éviter », surtout une fois la nuit tombée. Lorsque la rue sera réaménagée, les espaces aujourd'hui ternes seront mieux éclairés, plus propres et mis en valeur par les propriétaires et commerçants. Les premiers à en bénéficier seront les personnes défavorisées et les gens qui fréquentent la soupe Populaire. Enfin, ils se sentiront dignifiés par la cohabitation avec leurs concitoyens et la participation aux activités de la rue du Havre et du Parc. La présence d'arbres et de jolis aménagements bénéficie à tous, surtout à ceux qui ne possèdent pas leur petit coin de verdure à la maison. Et, pourquoi la Soupe Populaire n'érigerait-elle pas aussi une terrasse permettant à ses usagers de bénéficier de la vue sur le Parc et les gens qui déambulent?

3.2.7. Sécurité publique

Bien sûr, il va de soi qu'un parc moderne et voué à un usage généralisé soit sécuritaire, le jour comme la nuit. Il existe des méthodes d'aménagement éprouvées partout dans le Monde (desquelles nous ferons l'économie de description) permettant l'aménagement de bosquets et de grandes étendues boisées sans pour autant créer de « cachettes » pour les gens de mauvais desseins. Il en est de même en ce qui concerne l'éclairage en période nocturne : il existe désormais des systèmes d'éclairage (autonomes, par cellules photovoltaïques) permettant une variété d'éclairages, ciblés et précis, ne laissant aucun espace ombragé sans pour autant favoriser une ambiance impersonnelle et la multiplication des pollutions lumineuses. Notre Parc, en ce sens, sera à la fine pointe et il serait même de mise d'effectuer un rappel de l'efficacité de l'éclairage et de l'aménagement sécuritaire du Parc en un des volets interprétatifs suggérés. Qui a dit que prévention, mise en garde et éducation ne pouvaient se conjuguer?

3.3. Contexte économique et financier

Afin de ne pas alourdir le fardeau fiscal et respecter la sobriété réclamée par les contribuables (qu'ils soient du centre-ville, de l'arrondissement de Chicoutimi ou de toute la Ville de Saguenay) nous préconisons l'utilisation optimale du territoire et des équipements existants ainsi qu'une dépense mesurée et responsable des ressources publiques.

3.3.1. Revitalisation de la rue du Havre

Le retrait de l'actuel autogare à étage permettra aux commerçants de la rue Racine disposant actuellement d'une arrière-boutique attenante à la rue du Havre de développer pleinement le potentiel qu'il représente mais présentement inexploitable. De plus, la rue du Havre rendue conviviale, donnera un accès direct à plusieurs commerces et favorisera l'aménagement de jolies façades et de terrasses donnant toutes sur le Parc. Ajoutons le potentiel d'investissement en construction par les propriétaires et investisseurs privés offert par cette nouvelle rue marchande et profitant du dégagement généré par le retrait de l'autogare.

3.3.2. Aréna

L'actuel Centre Georges Vézina est très bien situé, tout près du centre-ville (10 minutes de marche par la rue Bégin, qui pourrait être considérablement embellie) et est desservi par trois boulevards (Université, Talbot et Saint-Paul) donnant accès à l'ensemble de la Ville et de la région. De plus, les terrains adjacents, incluant celui du Pavillon agricole, disposent de tout l'espace nécessaire pour l'aménagement de stationnements de qualité ainsi que, le cas échéant, la construction d'une deuxième glace, celle-ci aux dimensions nord-américaines. Il suffirait donc d'améliorer le complexe actuel et d'utiliser au maximum son potentiel. D'ailleurs, il existe des subventions aux infrastructures actuellement disponibles pouvant s'appliquer directement à de tels projets.

3.3.3. Salle de spectacle

Les subventions aux infrastructures pourraient aussi être employées à l'optimisation du hangar du Vieux-Port (actuellement sous-utilisé) afin d'y créer une salle de spectacle de taille intermédiaire (2000 spectateurs). Aménagés adéquatement, les éléments techniques pourraient être prévus afin de desservir tant les événements intérieurs qu'extérieurs (actuelle scène Québécoise). La scène Québécoise, et les infrastructures inhérentes, pourraient être rafraîchies à la même occasion (par exemple : marquise au-dessus des gradins, pavés perméables, haies brise-vent et clôtures rabattables en fer forgé, etc.). Les émissions sonores vers le Centre-ville, lors de concerts extérieurs, seraient fortement atténuées par une acoustique étudiée ainsi que la présence des grands arbres du Parc, entre la Zone-portuaire, le Centre-ville et le Manoir Champlain. Enfin, imaginons l'excitation et l'intérêt procuré aux spectateurs bénéficiant d'une représentation à proximité du cadre romantique et dramatique de la Rivière.

3.3.4. Marché public, marché de Noël et rassemblements

L'entrée principale du Parc, sise à l'intersection du Havre - Racine offre un espace configurable au gré des besoins dictés par les événements et leurs logistiques inhérentes. En effet, les kiosques mobiles, sur rails et aux formes rappelant les wagons qui s'y trouvaient autrefois alignés, pourraient être déplacés au gré des besoins dictés par les événements. Ainsi, les wagons pourraient être relativement groupés près de l'intersection pour favoriser une ambiance de « village » lors du marché de Noël, qui s'étirerait désormais de la Place des citoyens jusqu'au Parc. Ou, encore, disposés de manière relativement distancée, pour faciliter la manutention des marchandises, les fins de semaines de marché. Enfin, lors de grands rassemblements sur la rue du Havre, les kiosques seraient déplacés vers l'Est afin de dégager l'espace, créant une forme d'esplanade (concerts acoustiques, projections lors du Festival Regard, allocutions etc.). Un kiosque-wagon pourrait être transformable en scène, elle aussi mobile. Ainsi, que ce soit les événements nommés plus haut ou les actuels festivals des bières, du vin, Jazz, Zoom photo, rassemblements historiques ou autre, l'entrée du Parc et la section Ouest de la rue du Havre serait tout-à-fait adaptable.

3.3.5. Complémentarité et non concurrence

Le projet du Parc encourage le maintien et la croissance des commerces et institutions présentement en place. Il s'inscrit d'ailleurs en droite ligne avec les résultats issus de la consultation du Forum du futur, réalisée en 2016 par l'Association des Centres Villes de Chicoutimi. L'offre des nouveaux commerçants attirés par la revitalisation du Centre-Ville sera complémentaire donc à l'offre actuelle.

La Ville devrait profiter de l'occasion pour régler le type d'établissement en interdisant l'établissement au centre-ville des grandes chaînes de commerces en restauration et hébergement afin de favoriser la créativité et les initiatives locales.

3.3.6. « Récolter ce que l'on sème »

Illustrant au mieux le potentiel économique de l'aménagement d'un tel espace en Parc, notre Capitale nationale, la Ville de Québec, offre un exemple bien connu de revitalisation d'un centre-ville tel que souhaité aujourd'hui à Chicoutimi. À partir du geste visionnaire de Monsieur Jean-Paul L'Allier : la simple création d'un espace vert, le parc Saint-Roch (aujourd'hui Parc Jean-Paul-L'Allier), l'ensemble du quartier Saint-Roch s'est vu positivement transformé. De quartier autrefois défavorisé, ce secteur est devenu le plus dynamique de la Capitale. Tout autour du parc se sont installés : l'Université du Québec, des sièges sociaux, des logements de tous types, des centres d'art, des laboratoires de co-crédation; dont la fréquentation profite à une multitude de commerçants. Si le cas du quartier Saint-Roch n'est pas unique, il est toutefois un exemple historique que nous connaissons tous et qui se trouve à notre porte.

De manière contemporaine, non loin de là, nous pourrions citer l'exemple de revitalisation de la Rivière Saint-Charles et de son effet sur la Cité Limoilou.

Voilà des exemples concrets de vitalité et de dynamisme insufflé naturellement, en douceur, à deux agglomérations voisines à partir de la création d'espaces verts. Voilà qui pourrait aussi donner des idées à nos concitoyens de Jonquière (Place Nikitoutagan) et La Baie (ancien site de la « Consol »)!

3.3.7. Subventions potentielles

Plusieurs subventions s'adressent aux actions de verdissement et d'aménagement d'espaces boisés en milieu urbain. Les plus accessibles de ces sources de financement ont été détaillées à l'annexe D. Quant au financement de l'amélioration et de la construction des infrastructures municipales (salle de spectacle du Hangar du Vieux-Port et Centre Georges-Vézina 2.0), il semble qu'il a déjà été identifié par nos concitoyens faisant la promotion du projet Amphithéâtre+. Nous préférons donc vous inviter à consulter cette section de leur rapport.

3.3.8. Budget

L'ensemble du projet de Parc pourrait être réalisé pour une somme estimée à 22 M \$, desquels les subventions énoncées au point précédent pourraient être déduites, soit :

- Parc incluant pavillon de services 13M \$;
- Ascenseur et ses accès : 2M \$;
- Kiosques et rails : 3M \$;
- Modification des voies, intersections (carrefours) et trottoirs actuels : 4M \$.

Dans la foulée de la revitalisation de la rue du Havre, l'investissement privé potentiel en nouvelles constructions et aménagements pourrait s'estimer aux environs de 8 à 12 M \$.

4. Conclusion

La Ville doit s'inscrire dans la modernité et poser un jalon pour le futur: La création d'un magnifique parc à cet endroit sera la pierre d'assise d'un nouveau développement urbain plus écologique et plus humain; permettant à la Ville de s'embellir et de mieux respirer (au propre comme au figuré). Toutes les plus belles villes du Monde disposent de grands parcs, petits marchés publics, rues paisibles et d'allées de verdure : c'est ce qui les rend si attrayantes. En disposant d'un magnifique parc en son centre, Chicoutimi suscitera l'intérêt et la fierté de tous, résidents ou touristes de passage. Faisons de notre Ville un modèle pour la région, pour le Québec et pour le Monde.

Les résidents, citoyens et visiteurs de demain saluerons l'audace et la vision à long terme des décideurs qui, en 2019, ont écouté la population et décidé de créer à cet endroit un des plus beaux parcs urbains qui soit.

Il est maintenant du ressort de nos élus de faire preuve du sens de l'État, de démontrer qu'ils sont en phase avec le peuple, de faire montre d'ambition et de courage républicain, de confirmer que la période du copinage et des projets imposés est bel et bien révolue. Entrons enfin dans une nouvelle ère de collaboration civique et durable.

Annexe A

Concept d'aménagement du parc de la Zone ferroviaire

De l'idée à l'aménagement

L'aménagement d'un parc urbain d'importance au sein d'un arrondissement commande une réflexion allant au-delà du simple étalement de gazon et de la banale plantation d'arbres. La création d'un programme précis (énumération des besoins), tel que décrit dans ce document se révèle être la pierre d'assise essentielle à la création d'un aménagement adapté. Or, il ne suffit pas répondre aux besoins pour créer des espaces attrayants. Des prétextes peuvent guider les gestes de conception ayant pour effet de renforcer la cohésion et la charge de sens des structures créées.

Du fer à la lumière

Parmi les inspirations pouvant dresser les lignes directrices d'une conception, l'Histoire demeure une source inépuisable. Sans surprise, les traces historiques laissées dans les archives par l'ancienne zone ferroviaire de Chicoutimi se révèlent extrêmement riches.



En observant le réseau de voies ferroviaires de cette carte de Chicoutimi tracée en 1932, on remarque certes l'énorme emprise de ce dernier sur le territoire mais avec le recul et un regard contemporain, on peut y voir autre chose. En effet, l'enchevêtrement de courbes bien tendues et leur déploiement en faisceaux permettant le transit des convois fait penser à des faisceaux de fibres optiques. Étrangement, un point commun relie ces deux réseaux de communication séparés par plus de cent ans d'histoire : leur rayon de

courbure limité. Si les trains ne tournent pas sur un dix sous, il en va de même pour la lumière à l'intérieur du tube de verre, qui ne doit pas dépasser l'angle de la réflexion. Il n'en fallait pas plus pour donner le ton à l'aménagement d'un parc inspiré du passé et tourné vers l'avenir.

Ainsi, la trame des voies ferrées et des dépendances commerciales et industrielles constituant l'ancienne zone ferroviaire devient le canevas de l'aménagement. Les rails où circulaient les monstres de fer deviennent axes, perspectives et jets de lumière sous les canopées. De la même manière sont tracés les sentiers, à l'aide de pavés reproduisant rails et traverses, et sont alignés des bacs sur les allées gazonnées. Les multiples wagons des trains d'autrefois deviennent kiosques, déplaçables sur leurs rails et configurables au gré des événements. L'ensemble dispose de plusieurs sous-zones composées



d'aménagements forestiers typiques et offrant aux flâneurs des atmosphères distinctes. Finalement, au centre de l'aménagement, à l'endroit même où un vaste bâtiment d'entrepôt était encore visible sur une carte de 1953, se trouve une grande fontaine rappelant, qu'à peine un demi-siècle plus tôt, le battement des marées de la rivière Saguenay y caressait encore les berges de Chicoutimi.

Annexe B

Proposition schématique du parc de la Zone ferroviaire

Proposition schématique du parc de la Zone ferroviaire



Annexe C

Classement de la proposition de parc de la Zone ferroviaire

Critères/Besoins énoncés par les répondants au sondage	Parc	Amphithéâtre
Tenue d'événements d'envergure	X	X
Salle de spectacle de taille moyenne	X	X
Aréna aux dimensions LNH	X	X
Favoriser les déplacements entre les éléments du centre-ville (Vieux-Port, Rue Racine, Traverse du coteau, Place des citoyens)	X	
Mobilité durable, accessibilité et cohabitation des usagers (piétons, cyclistes, voitures, etc.)	X	
Intégration harmonieuse dans le paysage (architecture et patrimoine)	X	
Aménagement d'espaces verts	X	
Suffisamment d'espaces de stationnement	X	X
Maintien et développement d'un milieu de vie pour les résidents et les travailleurs du centre-ville de Chicoutimi	X	
Attrayant pour la population saguenéenne, régionale et touristes	X	?
Complémentaire des infrastructures municipales et publiques existantes	X	
Utilisation en tout temps (quatre saisons, 7/7 et 24/24)	X	
Accessibilité à tous (différents milieux, groupes d'âge, intérêts)	X	
Infrastructures sanitaires accessibles en tout temps	X	
Développement durable (environnement, social et économique)	X	
Rassembleur pour tous les citoyens	X	
Présence d'un marché public pour producteurs et artisans locaux (remplacement des Halles)	X	X
Maintien de la vocation publique du site	X	
Favoriser l'implantation de commerces de proximité	X	
Attrait pour l'établissement au centre-ville (familles, professionnels)	X	
Vocation éducative (interprétation du patrimoine)	X	
Échéancier réalisable	X	
Faible coût pour contribuables	X	

Craintes énoncées par les répondants au sondage	Parc	Amphithéâtre
Éviter la génération de bruit	X	
Éviter la congestion routière	X	
Éviter la concentration des investissements dans un seul arrondissement	X	
Éviter la vision à court terme	X	
Éviter la de nuire au tourisme	X	
Éviter de consacrer tout le site à un grand édifice	X	
Éviter d'endommager le patrimoine	X	
Éviter l'érection d'un édifice qui ne s'harmoniserait pas au centre-ville ou trop haut	X	
Éviter de cacher la vue sur le Saguenay	X	
Éviter l'utilisation par les VR	X	
Éviter de favoriser le rassemblement des « marginaux »	X	

Annexe D

Subventions potentielles – verdissement et boisés urbains

Programme Ma rue, mes arbres de la Fondation de l'Arbre du Canada⁸

Programme visant à encourager l'adoption de meilleures pratiques de gestion ou de politiques novatrices en matière de foresterie urbaine, il accorde ainsi une aide financière aux municipalités canadiennes pour des programmes de plantation.

Programme ÉcoAction d'Environnement Canada⁹

Programme soutenant des projets qui entraînent des résultats positifs mesurables sur l'environnement. Ce programme offre un appui financier à des organismes communautaires et privilégie des projets qui protègent, réhabilitent ou améliorent le milieu naturel, tel le verdissement urbain. Bien que les municipalités ne soient pas admissibles, ces dernières peuvent s'associer avec des organismes à but non lucratif dans le cadre de partenariats.

Fonds d'action québécois pour le développement durable du gouvernement du Québec¹⁰

Ce programme soutient financièrement des projets qui s'inscrivent dans une perspective de développement durable et qui initient des changements de comportements individuels et collectifs. Ce fonds s'adresse aux coopératives et aux OBNL et a permis la réalisation de plus d'une centaine de projets au Québec.

⁸ <https://arbrescanada.ca/verdissement-des-communautes/subventions-communautaires-darbres/>

⁹ http://www.publications.gc.ca/collections/collection_2017/eccc/En14-32-2014-fra.pdf

¹⁰ <http://www.faqdd.qc.ca/qui-sommes-nous/mission-historique/>